

## 第1回 鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会

日時：平成30年10月10日（水）16:00～18:00

場所：AP東京丸の内 会議室E・F（東京都千代田区丸の内1-1-3）

出席者：別紙のとおり

### 【議事概要】

- 東京大学大学院・鎌田教授が本検討会座長に就任することについて、参加委員の了承を得た。
- 国交省より、本検討会設置の趣旨、プラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する現状と課題、今後の検討内容等について説明した。
- 特に、曲線ホームやバラスト軌道などの様々な課題があることの共通認識を図った。
- また、先進事例とされている大阪市高速電気軌道の取組についても、大阪市高速電気軌道より整備方針や課題などの紹介があった。
- 今後の段差・隙間の詳細な実態調査や実証試験などの検討内容について了承された。

### 【主な意見】

- 2014年に策定された障害者権利条約において、他者との平等について謳われ、これに基づいた措置が求められている。車椅子利用者が列車に乗る際、駅員が渡り板を持って来るのを待たなければならぬが、移動の連続性をきちんと確保する必要がある。
- 対象駅については、当面はオリパラのアクセシブルルート利用駅を考えているが、目標値ができれば対象を他の駅に広げることが可能と考えている。バラスト軌道は維持管理上も課題が多いため、例えばコンクリート軌道から検討する等、優先順位を付けて検討する。
- 大阪市高速電気軌道では、基本的にホームドアの整備に併せてホーム縁端の嵩上げ・くし状ゴムの設置を実施。長堀鶴見緑地線や千日前線は直線ホームが多く、さらに全車両に車椅子スペースがあるため、概ねどの駅でも単独乗降できている。しかしながら、乗換される場合があることなどから改札口で駅スタッフがお声掛けして降車駅を聞いて、最終の降車駅まで連携し段差のある駅ではホームで待機し乗降の介助をしている。また御堂筋線では2駅で対策を実施しているが、低床車両でない車高の高い電車が混在していることから他の駅と同様に駅スタッフが渡し板で介助している。
- ロンドンの駅では、ほとんどバリアフリー化はされていない。オリパラを契機として渡し板が導入されたくらいで、ソフト対策との併用が実態。
- 単独乗降の可否には車椅子のキャスター径が影響するため、数値の検討にあたってはどのくらいの径をターゲットとするか決めてはどうか。車椅子の出荷数からキャスター径の分布などは分からない。
- 実証試験に際しては、障害の内容及び車椅子の種類も重要。

(以上)